

**MOBILIDADE NA CIDADE DE ARAGUAÍNA – TO: UMA ANÁLISE SOBRE OS PROBLEMAS ENFRENTADOS PELOS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA**

Aires José Pereira  
João Manoel Vasconcelos Filho  
Mariane da Silva Reis



**MOBILIDADE NA CIDADE DE ARAGUAÍNA – TO: UMA ANÁLISE SOBRE OS PROBLEMAS ENFRENTADOS PELOS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA**

**MOBILITY IN THE CITY OF ARAGUAÍNA – TO: AN ANALYSIS OF THE PROBLEMS FACED BY HANDICAPPED PEOPLE**

Aires José Pereira – UFT – Araguaína – Tocantins - Brasil  
[aires@uft.edu.br](mailto:aires@uft.edu.br)

João Manoel Vasconcelos Filho – UFRN – Caicó – Rio Grande do Norte - Brasil  
[vasconfilho@gmail.com](mailto:vasconfilho@gmail.com)

Mariane da Silva Reis – Araguaína – Tocantins - Brasil  
[mhari.reis@gmail.com](mailto:mhari.reis@gmail.com)

**RESUMO:**

O presente trabalho tem por objetivo esclarecer o que é uma pessoa com deficiência, busca mostrar as dificuldades que essas pessoas enfrentam todos os dias, a discriminação que elas sofrem e a falta de estrutura que as cidades, em especial Araguaína – TO têm para oferecer comodidade e segurança para a população. Aqui é apresentado modelos de outras cidades que buscaram alternativas para adaptar as mesmas, é relatado também o quê as pessoas com deficiência gostariam que fosse feito para que elas se sentissem mais seguras e que fizessem parte da sociedade sem nenhum tipo de preconceito ou discriminação. Portanto, este trabalho vem para esclarecer várias dúvidas que as pessoas têm em relação ao deficiente, como se eles não vivessem normalmente. Uma pessoa com deficiência é como qualquer outra, a diferença é que ela precisa de adaptações para se locomover com segurança, para executar atividades bem feitas em seus trabalhos e só assim poderem ser respeitadas como qualquer ser humano, para que possam ter uma vida digna.

**Palavras-chave:** Mobilidade – Araguaína – Portadores de Deficiência.

**ABSTRACT:**

The purpose of this study is to clarify what a handicapped person is, seeks to show the difficulties they face every day, the discrimination they suffer and the lack of structure that cities, especially Araguaína - TO offer in terms of comfort and safety for the population. Therefore, we present models from other cities that have thought about alternatives to adapt them, it is also reported what people with disabilities would like being done to make them feel safer and to be part of society without any kind of prejudice or discrimination. Therefore, this work comes to clarify several doubts that people have regarding the disabled, as if they did not live normally. A person with a disability is just like any other, the difference is that he needs adaptations to get around safely, to perform activities well done in his work and therefore being respected as any human being, so that they can lead a dignified life.

**Keywords:** Mobility – Araguaína – Handicapped.

**INTRODUÇÃO**

A mobilidade urbana é um assunto amplo, que trata de diversos tipos de acesso como também de diferentes formas de deficiências.

Trazendo essa temática para mais próximo de nosso cotidiano trataremos da mobilidade na cidade de Araguaína – TO, mas precisamente nas principais vias da cidade onde estão localizados estabelecimentos comerciais, que tem utilizados os espaços públicos, a exemplos das calçadas de maneira irregular, impedindo a livre circulação de pessoas que necessitam de um espaço maior ou adaptado para se locomoverem. Tais estabelecimentos utilizam muito das calçadas fazendo extensões e consequentemente bloqueando a passagem das pessoas.

Para alguns esse tema pode não ter muita importância, pois discutir esse problema em uma cidade que foi criada sem planejamento, que cresce cada dia de forma desordenada seria praticamente em vão. Mas é aí que reside o problema. A cidade precisa se reestruturar visando melhorias e consequentemente trazendo uma maior qualidade de vida para seus moradores de maneira geral. Observando ainda que se faça necessário uma maior atenção aos portadores de deficiência. Se eles necessitam de acessos especiais, a cidade tem que se adaptar a isso.

Nesse sentido, o estudo em tela traz em sua essência esta preocupação que não está exclusivamente se preocupando com as pessoas que precisam de cuidados especiais, mas esta abordagem coloca em discussão a necessidade de uma

reconfiguração urbana que tenha esse perfil de pensar o espaço para as pessoas, para seus moradores, notadamente, aqueles que estão em uma situação de limitação de ante das demais.

## **A MOBILIDADE URBANA BRASILEIRA: OS DIREITOS E AS NECESSIDADES DOS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA**

O programa brasileiro de acessibilidade urbana foi criado no dia 02 de junho de 2004 e tem por objetivo garantir meios acessíveis a toda a população portadora de deficiência. Tirar o direito de ir e vir do cidadão ou impedir que o mesmo transite de forma segura e a vontade pela cidade é uma forma de está excluindo o indivíduo do meio social e, conseqüentemente poderá acarretar outros problemas para a vida da pessoa.

Segundo o PlanMob (2007), as deficiências podem ser divididas em cinco grupos que são o da deficiência física, mental, sensorial, múltipla e orgânica. A deficiência física é a alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano e que acarreta o comprometimento da função física e é apresentado de diversas maneiras dependendo do tipo de lesão, por exemplo. A deficiência mental classifica-se como um conjunto de problemas que afeta o intelecto de um indivíduo e é caracterizado pelo déficit de inteligência, ou seja, quando o quociente de inteligência é inferior a 70. Do ponto de vista científico a deficiência sensorial é caracterizada pelo não funcionamento de alguns dos sentidos, ou seja, não é o indivíduo que não possui determinado sentido, mas que não o tenha desenvolvido. Já a deficiência múltipla é quando o indivíduo possui duas ou mais deficiências simultaneamente, que podem ser deficiências intelectuais, físicas ou ambas combinadas. E no caso da deficiência orgânica são todas aquelas que atingem um órgão ou função de um órgão, é a categoria mais difícil de definir e classificar por ser a menos assumida e a mais esquecida.

De acordo com o último censo do IBGE 14,5% da população brasileira possui algum tipo de deficiência, número bastante considerável se fomos levar em consideração as condições de vida que essas pessoas levam, sem as mínimas condições de uma vida confortável, quanto mais em se pensar em uma vida onde ela possa se

sentir normal, com as devidas adaptações que elas necessitam. Pessoas que possuem restrições de locomoção, por exemplo, muitas vezes se sentem incapacitadas de realizarem determinadas tarefas, mas às vezes esse sentimento de incapacidade é gerado pela falta de acesso que é negado a ela.

Mas isso começou a mudar com a evolução do atendimento às pessoas com deficiência. De acordo com que o PlanMob diz houve três períodos importantes dessa evolução. O primeiro foi o da segregação social em que as pessoas eram isoladas em abrigos de instituições filantrópicas e era afastada da sociedade para receber cuidados médicos e alimentação. O segundo período foi o da reabilitação e integração social onde a pessoa com deficiência ainda era atendida em centros de atendimentos, só que ela deveria ajustar-se a padrões que eram impostos por essas instituições, ou seja, dessa forma acreditava-se que estavam inserindo a pessoa na sociedade. Só que ainda nesse período as pessoas com deficiência foram tendo acesso à informação aos direitos que elas possuíam, foram criadas leis, elas foram formando organizações de pessoas portadoras de deficiência e dessa forma chegaram ao terceiro período que é o da inclusão social, onde a pessoa com deficiência já tem autonomia e vida independente, ela mesmo toma suas próprias decisões.

No ano 2000, de acordo com o PlanMob (2007) foram aprovadas as Leis Federais 10.048 e 10.098 que estabelece que as pessoas que possuem algum tipo de deficiência tenham atendimento prioritário. Com a regulamentação dessas leis em 2004 já houve certo avanço para essas pessoas, uma vez que elas não necessitam esperar para serem atendidas em espaços públicos, sistemas de transportes e sistemas de comunicação. Esse foi o primeiro passo conquistado pela classe que tanto necessita de atenção para poder usufruir de uma vida “normal”.

Mas o fato de ter sido criado uma lei específica que garanta direitos diferenciados a pessoas com deficiência não quer dizer que essa pessoa deva ser tratada como “coitadinha”, com indiferença, pois o que muitas vezes ocorre é que por falta de informação muitas pessoas acabam agindo de forma errônea ao se depararem com uma pessoa portadora de algum tipo de deficiência, por não saber como deve agir e isso muitas vezes acaba sendo um constrangimento para ambas as partes.

Muitas pessoas que são portadoras de deficiências desenvolvem habilidades próprias para lidarem com as situações do dia a dia, o que significa que não é porque ela tem uma deficiência que ela precise de ajuda sempre, atitudes como essas podem gerar constrangimentos e o sentimento de inferioridade e incapacidade. Portanto, deve-se sempre perguntar se a pessoa precisa de ajuda e como que essa ajuda deve ser feita.

O atual modelo de mobilidade urbana que é adotado no Brasil tem seus efeitos negativos, por exemplo, poluição sonora, acidentes dentre outros. E o que deve ser feito é reverter esse modelo para que sejam usados os princípios da sustentabilidade ambiental e que seja voltado principalmente para a inclusão social. Esse novo conceito de mobilidade vai tratar de forma isoladamente de cada item, ou seja, do trânsito, da logística, da regulamentação do transporte coletivo, da construção de infraestrutura e outros, cada um com suas características e especificidades, garantindo dessa forma a melhoria dos serviços.

Falar de mobilidade engloba a interação entre as pessoas e bens com a cidade, ou seja, é a facilidade ou dificuldade que a pessoa vai ter para transitar pela cidade, sejam a pé, de ônibus, carros, bicicletas e as condições que irão estar disponíveis a ela para que seja realizado o percurso desejado. Já a acessibilidade segundo o autor é:

A acessibilidade é mais que apenas construir rampas, embora seja um passo fundamental para sua efetivação. A acessibilidade é uma visão ampla da liberdade humana em sua essência diz respeito: à educação, ao lazer, ao esporte, ao trabalho, à cultura; à informações, englobando o ser humano como um todo dentro do espaço urbano, dando possibilidade de qualquer indivíduo sentir-se satisfeito ao estar inserido na sociedade (OLIVEIRA, PEREIRA, 2011, p. 182).

Ou seja, é a possibilidade de acesso dentro de sua capacidade individual, de aproximação, no Brasil usa-se acessibilidade para dirigir-se a pessoas portadoras de deficiência. Portanto, são duas coisas que estão praticamente interligadas, mas com definições um pouco diferente.

### **A relação da urbanização com a mobilidade urbana**

Até certo tempo atrás boa parte da população brasileira vivia na zona rural, onde tinham maiores oportunidades de conseguirem sustento tanto para manter a família como para conseguirem dinheiro, pois através de plantações conseguiam cultivar

diversos alimentos e posteriormente, vendê-los.

Mas com o passar dos anos esses dados foram mudando. Muitas pessoas começaram migrar do campo para a cidade por diversos motivos, um deles está explicado nesse trecho a seguir. CORRÊA diz que:

A migração campo-cidade realiza-se na direção daqueles centros urbanos onde a criação de atividades e empregos é mais dinâmica. São, via de regra, as grandes cidades. Esta migração pode fazer-se por etapas, mais ou menos de acordo com a hierarquia urbana: em um primeiro passo trata-se de uma migração do campo para a pequena cidade; um segundo passo, que no âmbito de uma mesma família camponesa pode se dar na geração seguinte, caracteriza-se por ser da pequena para a grande cidade. (CORRÊA, 1989, p.57).

Como o autor descreve é via de regra os camponeses migrarem para grandes cidades onde a oferta de trabalho é maior, mas em outros casos a migração também acontece para pequenas cidades e tanto na pequena como na grande cidade como o fluxo de pessoas foi crescendo muito rapidamente não houve um preparo para receber essas pessoas e com isso os problemas da cidade foram surgindo, e algumas vezes ocasionando uma superlotação.

A partir daí o que aconteceu foi o crescimento desordenado da cidade, o surgimento de cortiços, apropriação de áreas impróprias para construções e outros diversos problemas que surgiram por esse crescimento forçado.

Esse é um apanhado geral de como a maioria das cidades surgiram, mas há cidades com características específicas onde devem ser analisadas essas características para que possa ser criadas regras da mobilidade específicas a elas. De acordo com o PlanMob (2007), as cidades indústrias é um tipo de cidade com essas características, ou seja, o que é adotado em uma cidade comum não é o mesmo que vai ser aplicado em uma cidade industrial, pois o funcionamento em ambas é diferente, devido ela possuir características específicas. As cidades industriais como geram tráfego pesado, rodoviário ou ferroviário o que deve ser feito é organizar estes fluxos por meio de infraestrutura adequada e regulamentação da circulação. O PlanMob diz que:

Restrições de vias ou de horários para a circulação de veículos pesados, regulamentação da circulação de produtos perigosos, adequação da legislação de zoneamento e de uso do solo, são algumas medidas que podem contribuir para minimizar os impactos indesejados desta condição. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 61).

Dessa forma, essas são algumas medidas apresentadas pelo PlanMob para tratar da mobilidade nas cidades industriais, pois o planejamento municipal sofre de algumas limitações de recursos humanos e financeiros e tem que envolver outras esferas do governo, algumas vezes. As cidades dormitórios são outro tipo de cidade que deve ser tratado à parte, devido as suas características, só que nesse caso como foge um pouco da administração do município por razão de que as pessoas se deslocam para irem trabalhar, por exemplo em outra cidade que ofereça melhores condições de emprego, o que deve ser feito é a Prefeitura procurar uma forma de atrair os empreendimentos e melhores condições de serviços para tal cidade, para que dessa forma as pessoas não precisarem se deslocar tanto, para outros municípios buscando coisas que eles irão encontrar na própria cidade.

Existem outros tipos de cidades com características específicas onde devem ser elaboradas políticas de mobilidade para cada uma delas, esses dois foi apenas para exemplificar como funciona cada cidade com sua especificidade.

A autora Raquel Rolnik destaca que “ mesmo numa cidade perdida nos confins da história ou da geografia há pelo menos uma calçada ou uma praça que é de todos e não é de ninguém [...]” (ROLNIK, 1987, p.20), ou seja, não importa onde está localizada ou quanto tempo tenha uma cidade, seus instrumentos públicos são responsabilidades de todos, que por sua vez, devem cobrar melhorias e melhores condições, principalmente de acesso e locomoção.

Por isso, é tão importante a criação do plano da mobilidade para padronizar e criar regras específicas que garantam o direito de ir e vir de todos sem nenhum impedimento e sem nenhuma restrição.

## **A REALIDADE DA MOBILIDADE NA CIDADE DE ARAGUAÍNA – TO: UMA QUESTÃO A SER ESTUDADA**

Como já mencionado anteriormente antigamente a população do país vivia quase totalmente na zona rural, mas hoje essa situação está completamente diferente, pois 80% da população brasileira vive nas cidades e como a migração dessas pessoas foi de forma



inesperada a cidade não comportou todo esse fluxo de gente o que acabou acarretando loteamentos clandestinos, favelas e o crescimento desordenado da cidade, sem nenhuma preocupação com o bem-estar das pessoas.

Algumas cidades também foram surgindo de pequenos municípios que foram agregando pessoas e aumentando a população do mesmo. Conforme os autores:

Mesmo as cidades que foram planejadas, como Palmas, a capital do estado do Tocantins, possuem áreas que pertencem à cidade ilegal, que são fruto de ocupações ilegais de lotes públicos ou privados, o que demonstra que não é a falta de planejamento urbano, a responsável pelo surgimento dessas áreas, e sim o grande abismo existente entre uma minoria da população com razoável poder aquisitivo e uma maioria que não possui renda suficiente para aquisição de moradias. (PALMEIRA, PEREIRA, 2011, p.142)

Ou seja, a maior parte da população que não tem condições financeiras de comprar um terreno para fazer dele sua moradia acaba se apropriando de forma ilegal de áreas que não estão ocupadas, e nessa “expansão urbana” não planejada não foi levado em consideração saneamento básico, infraestrutura e muito menos a diversidade humana, as características específicas de uma pessoa que necessita de acesso diferenciado, o que acarreta a incapacidade de locomoção das pessoas, tirando o direito de ir e vir e excluindo a pessoa da sociedade.

O PlanMob diz que o Plano Diretor é obrigatório para cidades com 500 mil habitantes ou mais. Trazendo isso para Araguaína podemos verificar que a aplicação do mesmo não é obrigatória, mas é de suma importância que seja elaborado um plano para a cidade por diversos motivos, um deles é por a cidade possuir diversas deficiências de acesso, para a população em geral, e principalmente para a população que, por possuir alguma restrição de locomoção, seja ela permanente ou temporária, necessita de um acesso diferenciado. Segundo o entendimento do PlanMob:

Deficiência é a redução, limitação ou inexistência das condições de percepção das características do ambiente ou de mobilidade e de utilização de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos, em caráter temporário ou permanente. Todavia, os dados abordados no decorrer do trabalho são voltados para pessoas que se enquadram nessas características, que necessitam da acessibilidade na cidade, que precisam ser inseridas na mesma. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, P.18)

Segundo o PlanMob (2007) todos são pedestres, mesmo que seja para pequenas distancias. Só que o espaço para pedestres está cada vez menor, devido ao crescimento do trânsito de veículos que exige um espaço cada vez maior e também o abandono dos



investimentos públicos nos espaços destinados à circulação a pé. A calçada era para ser um lugar seguro, onde todos pudessem transitar de forma livre e confortável, era pra ser um verdadeiro lugar de passeio dentro da tão agitada cidade.

Entretanto, o que ocorreu foi justamente o contrário, como a cidade a cada dia vem crescendo o que ocorreu foi à redução do espaço dessas calçadas, tornando dessa forma a locomoção das pessoas muito difícil. Abordando um pouco mais sobre as calçadas onde podemos dizer que é a “rua do pedestre”, está cada dia com menos espaço e vários são os fatores que acarretaram para chegar a essa situação. O aumento de veículos automotores fez com que as calçadas fossem “espremidas”, dando lugar a ruas mais largas para suportar o fluxo dos mesmos e isso levou também ao abandono de investimentos públicos nos espaços onde estão destinados para a circulação a pé.

O fato das calçadas terem perdido espaço não prejudica somente uma pessoa que necessita de acesso diferenciado, mas toda a população que realiza seu percurso diário a pé, sendo que dessa forma ela vai ter que disputar espaço com os carros nas ruas e isso acaba gerando outro problema, que é o de ocorrerem acidentes. Segundo a Prefeitura Municipal de Araguaína em seu código de edificações descreve que “uma calçada ideal e segura é aquela que garante boa circulação, sem obstáculos; além de piso regular, deve estar livre de entulhos, mercadorias, containeres e materiais de obras, entre outros.” (Prefeitura Municipal de Araguaína). Isso é o que está previsto para que haja uma boa circulação de toda a população que em algum momento faz uso das calçadas, mas não é o que se vê nas ruas da cidade. No código de edificações do município tem todos os modelos de como se construir uma calçada segura, adequada e que principalmente uma pessoa que possui alguma restrição possa se locomover com segurança, mas será porquê que a realidade da cidade é totalmente diferente? Será que não há fiscalização? Será que não é de conhecimento da população?

Segundo a Superintendente de Infraestrutura e Mobilidade de Araguaína não existe na cidade nenhum projeto de mobilidade urbana e que o atual prefeito, Ronaldo Dimas, está buscando recursos para que seja construído o Centro de Reabilitação e Readaptação – CRER, que é um hospital que oferece atendimento humanizado e especializado em reabilitação às pessoas com deficiência física, auditiva, visual e intelectual. O CRER existe em Goiânia desde 2002 e atende exclusivamente pelo

Sistema Único de Saúde – SUS, e conta com uma equipe médica bem ampla e diversificada para atender os pacientes no processo de reabilitação. Se forem conseguidas verbas para a instalação do CRER em Araguaína o município terá que disponibilizar de uma área de, no mínimo, 80.000 m<sup>2</sup> para a construção e implantação de toda a estrutura física necessária para o funcionamento do CRER.

Se o CRER for construído na cidade será uma grande conquista para as pessoas que realmente necessitam desse tipo de serviço, pois a cidade tem uma deficiência significativa em relação a isso. A APAE realiza procedimentos de fisioterapia a pacientes com deficiência física, porém esses atendimentos só são prestados a pessoas que também tem alguma deficiência intelectual, seja de nascimento ou que foi adquirida no decorrer do tempo, por exemplo, uma pessoa que tenha sofrido AVC.

Para melhor entendermos a dura realidade das pessoas que enfrentam obstáculos todo dia, seja devido à falta de infraestrutura ou mesmo pelo preconceito que a sociedade em geral tem, nada como saber o que eles pensam e também o que seria de mais útil na infraestrutura da cidade para que suas vidas se tornem mais fáceis, ou seja, para que haja menos impedimentos.

Segundo os entrevistados, o que mais dificulta a locomoção é a falta de calçadas adequadas, transporte público que não é adaptado e também o preconceito que é gerado pelos próprios motoristas, ou seja, além dos ônibus não estarem de acordo com as necessidades dos deficientes os motoristas não são instruídos para atenderem os mesmos, o que acaba criando situações constrangedoras e que poderiam ser evitadas.

Cerignoni e Rodrigues dizem que:

Reconhecer e respeitar os direitos da pessoa com deficiência é, em última análise, respeito ao próprio direito a ser tal como se é, sem necessidade de preencher todos os requisitos de *normalidade* impostos pela cultura dominante. Significa reconhecer o valor da diversidade, que nos diferencia uns dos outros, e da singularidade, que nos faz sermos todos e cada um de nós insubstituíveis. (CERIGNONI, RODRIGUES, 2005, p.09).

Ou seja, respeito aos direitos do outro é estar respeitando o direito da pessoa ser como tal, que não é porque ela possui uma deficiência que não possua suas qualidades e que não se torne insubstituível como qualquer outra pessoa e que mesmo existindo “padrões” a serem seguidos pelas pessoas impostos pela sociedade não quer dizer que

quem não os siga seja menos pessoas do que os seguidores dos mesmos.

Para melhor entendermos essa questão de padrões, podemos observar o que diz o autor:

Assim, para podermos entender por que o outro é considerado diferente, estranho, é preciso que se compreenda que existem parâmetros socialmente aceitos que definem o que é, de certa forma, igual, ou, dizendo melhor, o que está dentro dos limites “aceitáveis” de diferença. (BERTALOTTI, 2006, p.26).

Segundo a autora a sociedade impõem padrões que devem ser aceitos pelas pessoas e que as pessoas que não se encaixam nesses padrões são excluídas. De acordo com Bertalotti existem três critérios que distinguem as pessoas das que se encaixam e das que são excluídas. O primeiro é o critério estatístico que seria uma característica da maioria das pessoas sendo que a pessoa que possui deficiência visual, por exemplo, é uma minoria e esse fato o torna diferente da maioria. O segundo critério seria a determinação da diferença significativa, ou seja, são diferenças que podem ocorrer no desenvolvimento da pessoa, na sua estrutura física ou mental o que caracteriza essa diferença significativa.

Já o terceiro critério impregnado de crenças, valores, ideologias que seria a comparação de uma pessoa com outras de grupos dominantes. Um exemplo é o padrão de beleza que a mídia destaca, tendo como modelo mulheres magérrimas e que é quase impossível de ser seguido. E um fato interessante é que se essas mulheres magérrimas são uma minoria, por que então elas não são excluídas como uma minoria que possui deficiência física, por exemplo? São questões que merecem atenção, pois na realidade quem sofre diariamente são as pessoas que mais merecem ser incluídas, já que o estado de deficiência não é escolha de quem a possui e todos são seres humanos que deveriam ser amparados com os mesmos direitos.

Portanto, a cidade de Araguaína como muitas outras cidades tem muito que ser mudado ainda, ela não é exemplo de cidade acessível e os deficientes ainda tem bastante o que reivindicar para terem as mínimas condições de circulação e acesso a todos os pontos. Não é uma luta fácil, mas é necessária para que todos possam viver de forma igualitária, para que todos possam desfrutar dos mesmos direitos e poderem viver uma vida digna sem demais impedimentos.

## O QUE ARAGUAÍNA DEVE MUDAR E O EXEMPLO A SER SEGUIDO

A existência de barreiras nas cidades atinge a população mais carente e mais excluída da sociedade. Com isso a política nacional de mobilidade urbana tem papel importantíssimo na construção e reformas em espaços públicos.

Segundo o PlanMob várias ações foram criadas em algumas cidades após a regulamentação de leis e decretos que asseguram acessibilidade a todos os cidadãos brasileiros. Ainda de acordo com o mesmo, muitos municípios ao criarem seus planos de acessibilidade ficam em dúvida por onde começar e isso só mostra o quanto os municípios são pobres de acesso e o quanto é difícil mudar para que todos tenham seus direitos assegurados.

Porém, de acordo com o PlanMob, 21 municípios já começaram a mudar para se adequarem as leis que garantem acesso livre a todas as pessoas portadoras de deficiências, e esses municípios foram divididos em quatro categorias, de acordo com as práticas que cada um desenvolveu. As categorias são infraestrutura, legislação e programas municipais, transporte acessível e inovação tecnológica. Os municípios são os seguintes: Aracaju – SE, Barra Mansa – RJ, Belo Horizonte – MG, Blumenau – SC, Brasília – DF, Campinas – SP, Florianópolis – SC, Foz do Iguaçu – PR, Guarulhos – SP, Joinville – SC, Jundiaí – SP, Londrina – PR, Recife – PE, Ribeirão Pires – SP, Rio de Janeiro – RJ, São Bernardo do Campo – SP, São Paulo – SP, Suzano – SP, Uberlândia – MG, Vitória – ES e Votorantim - SP.

Cada um desses municípios desenvolveu ações que estão dentro das categorias citadas acima e um fato interessante é que nenhum município da região norte aparece na lista, os que desenvolveram alguma coisa estão concentrados na região sudeste. Será que são os governantes dos municípios dessas regiões que não estão fazendo valor ao direito do cidadão?

Fazendo uma comparação de um município da lista com o município de Araguaína dentro de cada uma das quatro categorias podemos perceber que a cidade tem que começar do zero, que não há nada feito para que os portadores de deficiência circulem livremente.

Na categoria de transporte público podemos citar o município de Aracaju – SE que desenvolveu a integração de duas zonas da cidade, criando os terminais com pisos adaptados à pessoa com deficiência física, foram adaptados também equipamentos públicos e adotaram também informações em braile. Fazendo uma comparação com Araguaína podemos verificar que o mínimo que poderia está sendo feito é adaptar os ônibus, mas segundo um dos entrevistados que utiliza esse tipo de transporte, de toda a frota de ônibus disponível na cidade apenas um é adaptado à pessoa portadora de deficiência física, problema que ele enfrenta todos os dias por ser um cadeirante.

Em Guarulhos – SP foram criadas iniciativas para adequar o centro da cidade fazendo com que o mesmo atenda toda a população, como por exemplo, calçadas para acessibilidade de pessoas com deficiência física. Novamente trazendo o assunto para Araguaína pode-se verificar que há bem poucas calçadas que possuem rampas e quando há, é no centro da cidade, na maioria das vezes o piso é irregular e também tem a falta de bom senso da população que estaciona em frente às rampas, bloqueando assim a passagem de quem precisa delas.

Outro detalhe importante que causa transtornos principalmente as pessoas que usam cadeira de rodas são as grelhas de água pluvial, pois o espaçamento entre elas deixa as rodas das cadeiras presas. O PlanMob indica que o espaçamento entre as grelhas deve ter, no máximo, 15mm de distancia, mas não é o que está sendo cumprido em Araguaína, impedindo assim a locomoção com segurança das pessoas.



**Foto 01** – Grelha de água pluvial

**Fonte:** REIS, Mariane da Silva Pesquisa realizada em 20 de maio de 2014.

A foto 01 mostra uma grelha em péssimo estado na Av. Getúlio Vargas em Araguaína. E se uma pessoa de cadeira de rodas passar por ela vai ficar presa e ainda corre o risco de se machucar pois o espaço entre as grelhas está muito grande. Uma grelha nesse estado não prejudica somente a pessoa com deficiência, mas qualquer outra pessoa que passe a pé por ela ou que esteja desatenta.

Outro problema que dificulta a circulação das pessoas e que já foi mencionado anteriormente são as calçadas. Na maioria das vezes a responsabilidade de construção das calçadas é transferida para os proprietários de lotes ou casa, cabendo a Prefeitura somente fiscalizar essas construções o que raramente é feito, o que suscita construções irregulares, sem nenhuma padronização ou que garanta acesso a todos. Outro fato que ocorre é que às vezes essas pessoas que constroem essas calçadas se acham proprietárias delas, podendo assim usá-las como extensão de suas casas.

Em Araguaína esse é um fato muito comum. Nas três principais avenidas onde fica concentrado o comércio araguanense é hábito os proprietários de lojas usarem as calçadas como continuidade de suas lojas, colocando nas mesmas bancas, os próprios funcionários às vezes ficam também de fora das lojas para chamarem os clientes. Já em outras as calçadas são muito irregulares que às vezes até uma pessoa de porte físico normal tem dificuldade de locomoção.



**Foto 02:** Calçada irregular I

**Fonte:** REIS, Mariane da Silva Pesquisa realizada em 20 de maio de 2014.

Na foto 02 o poste de iluminação na Rua Sadoc Correia é o causador do



impedimento da livre circulação e a calçada também está inclinada um pouco para esquerda e mais a frente já há a irregularidade de nível, sendo que a continuação desta calçada está mais baixa.

Fato importante que deve ter atenção também é a construção de fossas sépticas nas calçadas, hábito muito comum em Araguaína, e isso é um grande risco que a população corre por estarem localizadas em locais de constantes movimentos. Essas fossas na maioria das vezes são construídas de forma irregular ou não são feitas manutenção, e devido a isso acabam se desgastando com o tempo, aumentando ainda mais as chances de ocorrerem acidentes devido ao mau uso e a falta de zelo com as mesmas.



**Foto 03:** Calçada irregular II

**Fonte:** REIS, Mariane da Silva Pesquisa realizada em 07 de setembro de 2014.

Na foto 03 podemos observar mais um caso de irregularidade em mais uma das principais avenidas da cidade. Localizada na Avenida 13 de Maio esta calçada possui rampa de acesso para cadeirantes, porém o poste de iluminação pública mais a frente não deixa espaço que caiba uma cadeira de rodas, ele está instalado bem no meio da calçada não deixando espaço nem de um lado nem de outro. É muito comum encontrarmos postes instalados nas calçadas não deixando espaço para a circulação dos pedestres.





**Foto 04:** Calçada como estacionamento

**Fonte:** REIS, Mariane da Silva Pesquisa realizada em 07 de setembro de 2014.

Na foto 04 o que acontece é mais um fato típico que ocorre na cidade. Esta motocicleta está estacionada em cima da calçada na Avenida Cônego João Lima, talvez o fato de ser domingo e não haver muito movimento na rua isso possa ter acontecido, mas não quer dizer que não vá atrapalhar ninguém, pois as pessoas com deficiência vivem normalmente e também saem aos domingos.

Além do fato da cidade ser mal estruturada falta educação e respeito por parte da população. As pessoas só pensam muito em si próprias e esquecem que a qualquer momento elas podem estar em situações complicadas que uma simples atitude, como estacionar um veículo pode fazer toda a diferença.



**Foto 05:** Estacionar nas calçadas

**Fonte:** REIS, Mariane da Silva Pesquisa realizada em 07 de setembro de 2014

Nesta outra foto na Rua 02 no bairro São João o fato se repete. Não é uma das principais ruas, mas é bem movimentada. Aqui tem dois fatores de complicação, a calçada que é toda de altos e baixos e agregado a isso ainda está esse veículo estacionado que ocupa toda a calçada, fazendo com que o pedestre que transite por esse percurso tenha que circular no meio da rua, juntamente com os outros veículos.

Portanto, o que se pode verificar são vários e vários impedimentos de circulação para as pessoas deficientes, mas que toda a população sofre também com essas irregularidades, pois o que foi apresentado causa dificuldades à todos, sem exceção. Cabe às pessoas cobrarem, terem bom senso para, onde haver um lugar que facilite o acesso de pessoas com deficiência respeitá-lo e aos responsáveis para que façam a mudança onde necessita.

### **A relação de emprego com a pessoa portadora de deficiência**

Quando se fala em emprego para uma pessoa com deficiência podemos encontrar tantas barreiras quanto as que existem na estrutura física de uma cidade, por exemplo. Incluir no mercado de trabalho uma pessoa que possua qualquer tipo de deficiência é fazer valer os direitos do cidadão e dar oportunidade dessas pessoas se desenvolverem e mostrar que não são inferiores a ninguém.

Goldfarb destaca que:

A empresa, ainda que proceda à contratação de pessoas portadoras de deficiência apenas em face da imposição legal e/ou da assinatura de um termo de ajuste de conduta, tem, além da obrigação de contratar, a obrigação de dar trabalho. (GOLDFARB, 2009, p.156).

Ou seja, as empresas tem a obrigação de contratar pessoas com deficiência, e que não deve haver de forma alguma qualquer tipo de discriminação. Muitas empresas só contratam pessoas com deficiência porque se sentem obrigadas a contratar, mas isso acaba gerando discriminação e fazendo com que o deficiente se sinta inferior as demais.

Goldfarb diz que:

A empresa deve contratar a pessoa portadora de deficiência apta para o desenvolvimento das atividades relacionadas à função que ocupará e, além de permitir que as atividades sejam desenvolvidas, deve propiciar os meios necessários para tanto, incluindo, sem limitação, as ferramentas laborais e as adaptações necessárias no local de trabalho. (GOLDFARB, 2009, p.157).

Quer dizer que, mesmo a pessoa portando deficiência ou não, a empresa deve fazer as devidas adaptações de que ela precisa e o serviço encarregado a mesma deve está dentro de suas limitações, não deve ser nem superior nem inferior a sua capacidade de desenvolvimento. Portanto, a relação empregada e empregador devem ser respeitados, prevalecendo principalmente o cumprimento dos direitos que a pessoa com deficiência possui.

E ainda segundo Goldfarb:

Assim, devem ser afastados os estigmas e as falsas crenças de que as pessoas portadoras de deficiência são incapazes para o trabalho e ofertar-lhes reais oportunidades de emprego, bem como possibilitar-lhes a participação na vida socioeconômica e, com isso, a chance de prover sua subsistência e conquistar o mesmo espaço que as demais pessoas possuem ou, igualmente, buscam na sociedade contemporânea. (GOLDFARB, 2009, p.183).

Dessa forma, as pessoas portadoras de deficiência têm direito ao emprego como qualquer outra pessoa, e é daí que vem a capacidade dela de se auto sustentar e ter o mesmo direito que as demais de serem inseridas na sociedade.

### **O que a temática contribui para o ensino de Geografia?**

O tema abordado é de extrema importância para a sociedade em geral. Nele é trabalhado a questão da dificuldade que as pessoas com algum tipo de deficiência sofrem, seja por meio da locomoção ou mesmo para se inserir no mercado de trabalho.

Além das dificuldades que essas pessoas encontram na cidade como locomoção, elas ainda sofrem com o preconceito que a própria sociedade cria, fazendo com que tudo se torne mais difícil. Esse preconceito muitas vezes é gerado pela falta de conhecimento que as pessoas têm em relação há uma pessoa com deficiência.

Dessa forma o ensino de Geografia pode ser usado para explicar aos alunos que essa parte da sociedade que possui deficiência é normal e que possui os mesmos direitos e deveres que o restante das pessoas. Muitas vezes essas crianças e adolescentes já vêm de casa com esse preconceito formado por terem adquirido dos próprios familiares e os professores explicando que não há razão para existir esse preconceito, mostrando como essas pessoas vivem pode tirar da cabeça deles esse conceito ignorante em relação as pessoas portadoras de deficiência e que o mais importante é criar medidas para ajudar essas pessoas.

Portanto, a Geografia pode ser usada para várias finalidades e uma delas é mostrar para os jovens que quando se trata de deficiência não há o que temer, o que existe muito ainda é a falta de informação e dessa forma acaba criando conceitos mal formados que acaba atingindo as pessoas com deficiência tornando assim a vida delas mais difícil.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tratar da mobilidade urbana é uma questão complexa, mas que precisa de bastante atenção, pois quem mais sofre com a falta de acessibilidade é a parte da sociedade mais excluída. Com base no que foi apresentado no decorrer do texto podemos dizer que o Brasil, e trazendo mais pra perto de nós, Araguaína precisa muito de ser feito algo para mudar essa triste batalha que os deficientes enfrentam todos os dias.

Mais recentemente o prefeito de Araguaína anunciou que irá iniciar o processo de adequação nas calçadas da cidade, porém essas adequações serão iniciadas na Av. Cônego João Lima, totalizando aproximadamente 1,5 km de calçadas. Apesar de ser realizado esse procedimento apenas na principal avenida da cidade já é um pequeno passo de muitos que precisam acontecer, esse serviço não pode e nem deve ser concentrado apenas nessa avenida.

Como a cidade não foi planejada será aos poucos que essas mudanças devem acontecer, às vezes pode até parecer nada, mas para quem realmente precisa qualquer detalhe que seja mudado ou que seja criado já faz uma grande diferença. E para quem tem qualquer tipo de deficiência outra barreira que eles batem de frente e talvez a mais difícil de ser quebrada é a do preconceito.

As pessoas portadoras de deficiência merecem e tem direito igual ao de qualquer pessoa, elas não são inferiores a ninguém e podem ter uma vida como qualquer outra, e o fato delas precisarem de adaptações em determinados lugares, precisarem de alguns cuidados diferenciados não os torna incapazes, eles apenas tem limitações que devem ser respeitadas por todos.

Portanto, a questão da mobilidade ainda será muito discutida. Infelizmente as pessoas ainda irão sofrer por falta de acesso, mas cabem as pessoas a mudarem seu ponto de vista em relação ao deficiente, que ele não é um incapaz e de parte da

infraestrutura ser aos poucos construídos ou adaptados espaços que facilitem a locomoção de todas as pessoas, e com isso as pessoas com deficiência poderem ter um pouco de qualidade de vida, que é o mínimo que elas merecem, não por possuírem deficiência, mas por ser essencial à vida.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **CALÇADAS**. Disponível em: [araguaina.to.gov.br/portal/pdf/código-de-edificações-araguaina.pdf](http://araguaina.to.gov.br/portal/pdf/código-de-edificações-araguaina.pdf) Acessado em: 25/01/2014.

BRASIL. **CRER**: Centro de Reabilitação e Readaptação Dr. Henrique Santillo. Disponível em: [www.crer.org.br](http://www.crer.org.br) Acessado em: 03/02/2014.

BRASIL. **MINISTÉRIO DAS CIDADES PLANMOB**: Construindo a cidade sustentável. Disponível em: [www.cidades.gov.br/imagens/stories/arquivos](http://www.cidades.gov.br/imagens/stories/arquivos) Acessado em: 16/07/2013.

BARTALOTTI, Celina C. **Inclusão social das pessoas com deficiência: utopia ou possibilidades?** 2. ed. São Paulo: Paulus, 2006.

CERIGNONI, Francisco N.; RODRIGUES, Maria P. **Deficiência: uma questão política?** 2. ed. São Paulo: Paulus, 2005.

CORREA, Roberto L. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

GOLDFARB, Cibelle L. **Pessoas portadoras de deficiência e relação de emprego: o sistema de cotas no Brasil**. Curitiba: Juruá, 2009.

OLIVEIRA, Arilma Helena de; PEREIRA, Aires J. **A Relevância da Acessibilidade Frente à Inclusão de Pessoas com Necessidades Especiais: uma reflexão sobre a urbanização em Araguaína – TO**. In: MACHADO, Carlos Augusto, SIEBEN, Airton. (Orgs): *Desenvolvimento regional e urbano*. Goiânia: Kelps, 2011.

PALMEIRA, Marlucy Sousa A.; PEREIRA, Aires J. **O processo desordenado de urbanização da cidade de Araguaína – TO e seus impactos sócio-ambientais**. In: MACHADO, Carlos Augusto, SIEBEN, Airton. (Orgs): *Desenvolvimento regional e urbano*. Goiânia: Kelps, 2011.

PEREIRA, Aires J. **Leituras de paisagens urbanas: Um estudo de Araguaína – TO**. Uberlândia: UFU, 2013. (Tese de Doutorado).

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

MOBILIDADE NA CIDADE DE ARAGUAÍNA – TO: UMA ANÁLISE SOBRE OS PROBLEMAS  
ENFRENTADOS PELOS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA

Aires José Pereira  
João Manoel Vasconcelos Filho  
Mariane da Silva Reis

---

**Aires José Pereira** - Possui graduação em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso (1992), graduação em FILOSOFIA pelo CENTRO DE TEOLOGIA APLICADA INTEGRADA (2008), graduação em BACHAREL EM TEOLOGIA - SEMINÁRIO DE EDUCAÇÃO APOSTÓLICA (2005) e mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília (1999). Atualmente é professor Adjunto I da Fundação Universidade Federal do Tocantins. Tem experiência na área de Educação, com ênfase em Tecnologia Educacional, atuando principalmente nos seguintes temas: Araguaína - TO, Expansão Urbana de Tangará da Serra - MT, cidade e seus problemas ambientais, ensino de Geografia, Interdisciplinaridade Poética, urbanização e problemas sociais urbanos. Leituras de Paisagens Urbanas, tema pelo qual se doutorou em Geografia na Universidade Federal de Uberlândia no dia 23 de abril de 2013. É poeta que acredita nas palavras transfonadoras de homens e de espaços. Possui uma página no Recanto das Letras onde publica seus textos poéticos, entre outros. É membro da Academia de Letras de Araguaína e Norte Tocantinense, coautor do Hino Oficial de Rondonópolis - MT. Possui vários artigos publicados em eventos e Revistas Científicas, além de 12 livros editados. É membro pesquisador do NURBA.

**João Manoel Vasconcelos Filho** - possui graduação (Bacharelado) em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba (1996), Especialização em gestão territorial pela Universidade Federal da Paraíba (1997), graduação (Licenciatura) em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba (2001), Mestrado em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (2003). Doutorado em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia (2013), com Estágio Doutoral na Universidade de Lisboa, sob a orientação da Profa. Dra. Eduarda Marques da Costa. Atualmente é professor adjunto A, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Urbana e Geografia Política. Atuando principalmente nos seguintes temas: espaço urbano, contradições urbanas, segregação espacial, paisagem, direito à moradia, renda da terra e ocupação urbana. Territórios e territorialidades. Relações de poder, dentre outras temáticas.

**Mariane da Silva Reis** – Graduada em Geografia pela Universidade Federal do Tocantins.

---

Recebido para publicação em 01 de junho de 2017.

Aceito para publicação em 21 de agosto de 2017.

Publicado em 26 de agosto de 2017